1

<36635249030015

Die Römerstraßen

mit besonderer Rücksicht

auf das römische Zehentland.

Von

Eduard Paulus,
Finanz-Assessor.

Stuttgart.
Verlag von Ebner und Seubert.
1857.

Die Römerstraßen

mit besonderer Rücksicht

auf das römische Zehentland,

nebst einer

Anleitung zur Erforschung der alten Römerwege.

Von

Eduard Paulus,

Finanz-Assessor,

ordentliches Mitglied des K. Württ. statistisch-topographischen Bureau's, Ausschuß-Mitglied des Württ. Alterthums-Vereins, correspondirendes Mitglied der Centralstelle des Württ. landwirthschaftlichen Vereins, des Vereins für vaterländische Naturkunde in Württemberg, des Vereins von Alterthumsfreunden im Rheinlande u. s. w.

Stuttgart.

Verlag von Ebner und Seubert.

1857.

Druck der K. Hofbuchdruckerei Zu Guttenberg in Stuttgart.

Vorwort.

Die vorliegende Abhandlung über die Römerstraßen im Allgemeinen, nebst einer Anleitung zur Erforschung der alten Römerwege, welche ich als viertes Heft der Schriften des Württembergischen Alterthums-Vereins verfaßte, ist bereits den verehrlichen Mitgliedern des Vereins als Beigabe zu den Publikationen vom Jahr 1856 mitgetheilt worden.

In neuester Zeit ist nicht allein von dem Ausschuß des Württembergischen Alterthums-Vereins, sondern auch von andern Seiten der Wunsch vielfach ausgesprochen worden, daß diese Schrift eine größere Verbreitung erhalten möchte.

Diesen Wünschen gerne nachkommend, übergebe ich nun meine Arbeit einem größeren Publikum mit dem Bemerken, daß ich mich bestrebt habe, meine seit vielen Jahren gesammelten Erfahrungen und Materialien meinen Lesern in möglichster Kürze und einfacher Sprache mitzutheilen.

Die Kürze und Einfachheit meiner Darstellung dürfte in sofern gerechtfertigt sein, als ich dabei nicht allein den gelehrten Alterthumsforscher, sondern Alle diejenigen im Auge hatte, die sich für die Erforschung römischer Straßen interessiren und denen Gelegenheit gegeben ist, in diesem Zweig der Alterthumskunde etwas zu leisten.

Auch der Laie ist im Stande, Vieles zur Erweiterung der Alterthumskunde beizutragen, und in manchen Fällen sieht sogar ein einfacher natürlicher Blick klarer, als ein mit Theorien bewaffnetes Auge. Das Forschen nach den Ueberresten vergangener Zeiten, namentlich nach den alten Römerwegen, sollte daher allgemeiner, und auch von solchen getrieben werden, die sich bis jetzt entweder nicht getrauten, oder nicht die Mühe nahmen, Materialien herbeizuschaffen, aus denen endlich ein systematisches Ganze zusammengestellt werden könnte.

Dieses allgemeine Streben immer mehr zu wecken und den Freunden der Alterthumskunde mit meinen bis jetzt gemachten Erfahrungen einigermaßen zu dienen, ist der Zweck der vorliegenden Schrift, die ich nachsichtig zu beurtheilen bitte.

Stuttgart, im October 1856.

Der Verfasser.

I. Die Römerstraßen im Allgemeinen.

Die Straßen sind wohl die ältesten Ueberreste, welche uns die Römer hinterlassen haben; sie sind älter als die Niederlassungen, oder doch zu gleicher Zeit mit den ersten römischen festen Plätzen entstanden. Jedenfalls waren sie maßgebend für die Niederlassungen selbst, die man in jener Zeit bedingt durch die Straßen anlegte, nicht wie gegenwärtig die Straßen nach den Wohnplätzen führte.

Eine Uebersicht über die Straßen aus früheren Perioden läßt uns die Verhältnisse vergangener Zeiten am deutlichsten errathen; wo sich viele Straßenüberreste finden, da dürfen wir sicher auf eine gesteigerte Kultur, commercielles Treiben, dichte Bevölkerung, zahlreiche militärische Besatzung und häufige Bewegungen derselben schließen. Mit einem Wort, die Straßen verrathen den Kulturzustand eines Landes.

Die Erforschung der alten Römerwege ist daher von größter Wichtigkeit und hat in neuerer Zeit die Alterthumsforscher vielfältig beschäftigt; allein dieser vielseitigen und eifrigen Bemühungen ungeachtet, stehen die Ergebnisse dieser Forschungen nicht im Verhältniß zu der aufgewendeten Mühe, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil es vorzugsweise Theoretiker waren, die sich mit diesem Zweige der Alterthumskunde beschäftigten. Wie wenig übrigens der Theoretiker dazu geeignet ist, römische Straßen aufzufinden, geht schon daraus hervor, daß die Gründer dieser Straßenzüge nichts weniger als Theoretiker, sondern praktische Männer waren, die mit bewunderungswürdigem Scharfblick die Terrainverhältnisse erkannten, und auf diese Kenntniß gestützt, ihre Straßen führten. Demnach ist zur Erforschung der römischen Straßenüberreste neben tüchtigen Terrainkenntnissen ein von Jugend auf im Freien geübter praktischer Blick erforderlich, um nach den öfters so spärlich vorhandenen Merkmalen den ursprünglichen Zug einer Straße richtig herauszufinden. Diese Eigen=

schaften von einem Theoretiker zu erwarten, wäre unbillig; dagegen sollten Militärs, Ingenieure, Straßenbaubeamte, Forstleute ꝛc. sich mit den Regeln, nach welchen die Römer ihre Straßen anlegten, vertraut machen und sich der Erforschung von alten Straßenzügen eifrig widmen. Hiedurch würden den gelehrten Archäologen Materialien von größter Wichtigkeit in die Hände geliefert. Wie Vieles Männer, welche berufen sind, römische Straßenzüge zu erforschen, geleistet haben, beweisen z. B. die lehrreichen Untersuchungen über die Römerstraßen in den Rhein- und den Mosel-Gegenden, welche auf Befehl des K. preußischen Generalstabs durch Herrn Hauptmann v. Schmitt I. angestellt und mit Anmerkungen versehen im Auszuge mitgetheilt worden sind von H. Zwirner in den „Verhandlungen des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes in Preußen." (Zweite Lieferung. Berlin 1833. 4. S. 72 ff.) Welch' treffliche Ergebnisse haben diese Untersuchungen geliefert, wie klar und belehrend ist aus ihnen ein genaues Straßennetz hervorgegangen, das uns über die Anlage und Führung der Römerstraßen so mannigfaltige Aufschlüsse bietet. Dagegen haben viele gelehrte Abhandlungen das Gegentheil geleistet und öfters mehr irre geführt als den richtigen Weg geleitet, weil sie meist von solchen geschrieben wurden, die entweder gar nicht oder nur flüchtig an Ort und Stelle untersuchten und sich daher an einzelne bekannte Straßenfragmente hielten, aus denen sie beliebig zusammenhängende Straßenzüge folgerten. Hieraus entstanden große Verwirrungen, und nicht selten haben sich dergleichen Forscher von einer Straße auf eine ganz andere verirrt, immer in dem guten Glauben, daß sie eine und dieselbe Straße eingehalten hätten. Andere suchten in Lager- und Güterbüchern ꝛc. Distriktsnamen auf, die auf Römerstraßen deuteten, und construirten sich nach diesen und anderen Merkmalen ein Straßennetz; so trat nicht selten der Fall ein, daß z. B. der auf eine ehemalige Römerstraße hindeutende Name „Hochsträß" auf der Markung N. auch auf der nahe gelegenen Markung S. aufgefunden wurde; beide Benennungen sind sodann als einer Römerstraße angehörige angenommen worden, obgleich sie zwei verschiedenen zukamen u. s. w.

Wie viele Irrungen sich bei derartigen Zimmerforschungen eingeschlichen haben, läßt sich leicht erklären, dagegen haben diese Untersuchungen dem praktischen Alterthumsforscher, der gründlich an Ort und Stelle suchte, vortreffliche Vorarbeiten geliefert. Die nachtheiligste Folge aber war, daß die eingeschlichenen Unrichtigkeiten von Vielen treu wiederholt und endlich gleichsam zur Wahrheit wurden. Derartige Forschungen führen nicht zum Ziele, sondern leiten immer mehr von

demselben ab und wirken hemmend auf die Entwicklung der Alterthumskunde.

Diesen Mangel einsehend, war ich seit 32 Jahren eifrig bemüht, das römische Straßennetz und überhaupt die römischen Ueberreste nicht nur in Württemberg, sondern auch theilweise in den angrenzenden Ländern an Ort und Stelle gewissenhaft zu untersuchen, wozu mir mein früherer Beruf, der mich bei der Aufnahme des topographischen Atlasses von Württemberg in alle Theile dieses Landes führte, erwünschte Gelegenheit bot, während meine gegenwärtige Aufgabe, die Beschreibung von Württemberg nach Oberamtsbezirken, mir erlaubt, meine früheren Entdeckungen immer mehr zu ergänzen; überdieß opferte ich den größten Theil meiner Muße diesen Forschungen, und hoffe nun, daß es nicht unberufen erscheinen dürfte, wenn ich hier einen Theil meiner vielfältigen Erfahrungen über die Römerstraßen im Allgemeinen niederlege.

Allgemeine Regeln, nach welchen die Römer ihre Straßen führten.

Sobald die Römer ein Land eroberten oder in Besitz nahmen, legten sie in demselben Straßen, und an ihnen größere befestigte Niederlassungen an, die sie mit ihren Legionen besetzten.

Die zuerst angelegten Straßen, welche Militär- oder Consularstraßen genannt wurden, hatten nur strategische Zwecke und dienten hauptsächlich zu den Bewegungen und Operationen der Heere; sie gingen ursprünglich von Rom aus und endeten an großen Flüssen, am Meere, in großen militärischen Niederlassungen oder liefen in andere Consularstraßen ein.

An den bedeutenderen Straßen standen Meilensteine, auf denen die Entfernungen von den Hauptorten in römischen Millien oder gallischen Leugen angegeben waren. *) Zur schnelleren Besorgung der kaiserlichen Befehle und Beförderung der im Staatsauftrag reisenden Beamten, sowie zur Unterbringung der marschirenden Truppen, waren seit Augustus an den Heerstraßen die nöthigen Vorkehrungen getroffen. Zu diesen

*) 1 römische Millie = 1000 röm. Schritte, 1 röm. Schritt = 5 röm. Fuß, 1 röm. Fuß = 6 württ. Zoll, 5 röm. Fuß = 3 württ. Fuß. 1 gallische Leuge = 1½ röm. Millien; 8 olympische Stadien = 1 römische Millie (127 Pariser Fuß = 144 württembergische Fuß).

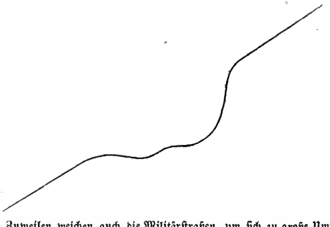
gehörten: 1) die Mutationes, einzelne an den Straßen in gewissen Abständen von einander gelegene Gebäude, wo die Pferde gewechselt und die für den Transport nöthigen Wagen, Pferde, Maulthiere &c. unterhalten wurden. 2) die Mansiones, in denen die marschirenden Truppen und die reisenden Staatsbeamten übernachteten; sie befanden sich in größeren oder kleineren Orten und lagen in mäßigen Tagemärschen von einander.

Erst später, nachdem die Heerstraßen erbaut waren und sich allmälig auch bürgerliche Rücksichten geltend machten, entstanden die Commercialstraßen und minder bedeutende Verbindungswege. Aus diesem geht hervor, daß die eigentlichen Heerstraßen, Militärstraßen, die ältesten sind, und daß ihre Führung eine andere sein mußte, als die der Commercialstraßen, welche meist nur bürgerlichen Zwecken dienten.

Die bis jetzt aufgestellte Ansicht über die Führung der römischen Straßen ist kurz etwa folgende: „Die Römerstraßen sind meist gerade auf den Höhen, namentlich auf den Wasserscheiden, mit möglichster Vermeidung der Defilé's geführt." Mit dieser Ansicht begnügte man sich und suchte sie auch bei Forschungen nach römischen Straßenzügen geltend zu machen.

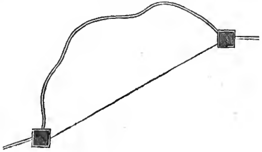
Meine Erfahrungen haben mich über die Unzulänglichkeit dieser Ansicht belehrt: die römischen Heerstraßen (Militärstraßen), die gleichsam die militärischen Operationslinien bildeten und von denen aus das in Besitz genommene Land überwacht und beherrscht wurde, sind allerdings meist auf dominirenden Höhen, Bergrücken, Wasserscheiden mit möglichster Umgehung der Schluchten, Thäler &c. geführt. Eine gerade Führung derselben war aber wegen der Rücksichten, die man auf die Terrain-Verhältnisse zu nehmen hatte, nicht möglich, obgleich den Straßen, soweit es das Terrain erlaubte, eine gerade Richtung gegeben wurde.

Eine römische Heerstraße, welche zwei bedeutende Niederlassungen, namentlich solche, die militärische Zwecke hatten, verband, dürfen wir daher nicht auf dem nächsten Weg, nicht in gerader Linie, sondern öfters auf großen Umwegen suchen. Wir müssen das für militärische Operationen tauglichste, zwischen beiden Orten gelegene Terrain erkundigen und hier den alten Militärweg aus seinen letzten Resten erforschen. Führt aber die Militärstraße in eine weite Thalebene, in eine flachwellige Niederung, oder auf eine Hochebene, dann werden wir sie auf eine große Strecke, öfters mehrere Stunden lang, schnurgerade geführt finden, und wenn sie auch durch irgend ein kleines Terrainhinderniß genöthigt wird, eine Zeit lang von der geraden Richtung abzuweichen, so nimmt sie diese, sobald das Terrainhinderniß überschritten ist, wieder an (s. die Zeichnung).



Zuweilen weichen auch die Militärstraßen, um sich zu große Umwege zu ersparen, den Höhenzügen aus, namentlich in Fällen, wo sich an dem Fuß des Höhenzugs eine ebene, weitgedehnte, fruchtbare Niederung anlehnt; hier zieht die Heerstraße in einiger Entfernung von der Bergterrasse fort, während die Terrasse selbst als natürlicher Wall und Ueberwachungs-Linie der Straße benützt und vielseitig befestigt wurde. Immer aber sind die Thalübergänge möglichst vermieden worden, was stets zu Umwegen von einem militärischen Hauptort zum andern Veranlassung gab.

Diese durch Terrainverhältnisse bedingten Umwege sind häufig, vermuthlich durchgängig, von andern Straßen, welche von einem Hauptort zum andern ohne Rücksicht auf das Terrain schnurgerade geführt wurden, abgeschnitten worden. Dergleichen Straßen waren die Botenwege, auf denen die Befehle, Anordnungen ꝛc. so schnell als möglich hin und her befördert wurden; sie führen nicht selten noch gegenwärtig den Namen Rennweg, Rittweg ꝛc. ꝛc. und sind öfters noch auf größere Strecken nachzuweisen.



Wenn die Römer eine Heerstraße über ein Thal zu führen genöthigt waren, so suchten sie regelmäßig Stellen aus, die einen leichten Uebergang zuließen, das heißt, Punkte, wo einerseits der Fluß in ein regelmäßiges Bett eingeengt und nicht durch mehrere Seitenarme getheilt war, anderseits die Thalgehänge nicht hoch und steil waren, so daß sie ihre Straße auf dem kürzesten Wege über das Thal führen konnten und nicht in Schlangenlinien den einen Thalabhang herab und den andern hinaufsteigen mußten. Ferner wurden die Thalübergänge meist unterhalb der Vereinigungspunkte zweier Thäler (Flüsse) gewählt, damit man nicht genöthigt war, in kurzer Entfernung zwei Thäler (Defilé's) zu passiren. Dergleichen Uebergangspunkte sind mit einer Terrainkenntniß ausgewählt, daß auch die tüchtigsten Ingenieure unserer Zeit nicht im Stande wären, geeignetere Stellen herauszufinden.

Wenn römische Heerstraßen über ein bedeutenderes vielfältig kupirtes Gebirge quer führen, dann finden wir sie nicht selten in tief eingreifenden Querthälern angelegt, von welchen sie auf den Hauptrücken des Gebirges selbst ziehen. Wenn nun das Gebirge zu beiden Seiten den gleichen Charakter hat, dann überschreiten die Straßen den Gebirgsrücken und ziehen wieder in ein Querthal, das auf der andern Seite des Gebirgs einem günstigeren Terrain entgegenführt. Sind aber die beiden Seitenabdachungen eines Gebirges verschieden, wie z. B. bei dem Schwarzwalde und der schwäbischen Alp, so daß eine Seite sich steil und mit mannigfaltig zerrissenen Terrainausläufern erhebt, während sich die andere allmälig verflacht, dann finden wir die Heerstraßen von der minder günstigen Seite her in Querthälern und endlich auf den Gebirgsrücken geführt; von diesen aus ziehen sie dann auf flachen Rückenausläufern zu dem entgegengesetzten Fuß des Gebirges und vermeiden hier regelmäßig die Thäler. Straßen, welche der Länge nach über ein bedeutenderes Gebirge ziehen, sind stets auf dem Gebirgsrücken, häufig streng auf der Wasserscheide fortgeführt, und nur ganz selten, wenn die Terrainverhältnisse eine solche Führung durchaus nicht mehr gestatten, ziehen sie sich in die Längen-Thäler des Gebirges.

Wenn aber ein Gebirge (Höhenzug), das nach beiden Seiten Ausläufer, Flachrücken sendet, quer überschritten wurde, dann ziehen die Straßen von den anliegenden Thälern oder Niederungen auf den flachsten, wohlausgesuchten Ausläufern bis auf den Gebirgsrücken und überschreiten diesen auf dem kürzesten Wege, vorausgesetzt, daß sich an dem gegenüberliegenden Abhange bald wieder ein günstiger Seitenrücken anlehnt, auf dem die Straße bis an den entgegengesetzten Fuß des Gebirges geführt werden konnte. Zeigt sich ein solcher günstiger Ausläufer nicht, dann

finden wir die Straße so lange auf dem Gebirgsrücken fortgeführt, bis ein derartiger vorkommt.

Die ältesten römischen Heerstraßen sind demnach nur mit den angeführten Ausnahmen auf dem dominirenden Terrain, häufig auf Wasserscheiden, unter möglichster Vermeidung von Thal- und Schluchten-Uebergängen (Defilé's) mit öfters großen Umwegen von einem Militärort zu dem andern geführt, und wo die Straße einen Thalübergang nicht mehr vermeiden konnte, wurde ein solcher an den günstigsten Stellen gewählt. Ferner sind die durch die Terrainverhältnisse bedingten Umwege der Heerstraße durch gerade geführte Botenwege abgeschnitten.

Nachdem die Römer sich durch die Anlage der Heerstraßen (Consularstraßen) und Niederlassungen einigermaßen in dem neu erworbenen Besitz gesichert und befestigt hatten, fingen sie an, von diesen Hauptlinien sich mehr und mehr auszudehnen, indem sie von ihren Hauptpunkten aus weitere Heerstraßen führten und an denselben Niederlassungen gründeten.

Hiedurch entstanden Heerstraßen zweiten Grads, die im Allgemeinen unter den gleichen Regeln wie die Consularstraßen, jedoch nicht mehr mit dieser überaus strengen Rücksicht auf Terrainverhältnisse geführt wurden. Sie verlassen öfters die Wasserscheiden, haben mehr eine gerade Richtung und umgehen weniger die Thalübergänge. Erst nachdem das militärische Straßennetz über ein Land gezogen und die militärischen Niederlassungen, Befestigungen rc. gegründet, kurz die Zustände gesichert waren, dann erst konnten sich die bürgerlichen Verhältnisse entfalten; in den militärischen Colonien machten sich allmälig die Gewerbe rc. geltend und in der Nähe dieser größeren Niederlassungen wurde das Land der Landwirthschaft übergeben, die sich immer mehr über den neu gewonnenen Besitz ausbreitete. Hiedurch entstanden nicht nur eine Menge bürgerliche Wohnorte, sondern auch Commercialstraßen, welche die bürgerlichen Niederlassungen unter sich und mit den größeren Militärplätzen verbanden. Die Commercialstraßen, denen man übrigens immer noch ansieht, daß sie von einem kriegsfertigen Volke, das die militärischen Rücksichten nie ganz aus dem Auge ließ, angelegt wurden, sind möglichst gerade geführt, vermeiden weniger die Defilé's und ziehen sogar öfters auf große Strecken in Thälern fort. Da aber die kleineren, namentlich die entschieden bürgerlichen Niederlassungen nicht immer zunächst der Heer- oder Commercialstraße lagen, so wurden von diesen aus auf die nächst führende bedeutende Straße Verbindungswege angelegt und hiedurch entstanden Commercialstraßen zweiten Grads, die übrigens immer nur von geringer Ausdehnung sind. Die einem Fluß entlang gelegenen Römerorte waren regelmäßig durch Straßen verbunden, welche entweder

in der Thalebene selbst hinliefen oder doch in der Nähe derselben an den Ausläufern der Thalgehänge geführt waren.

Demnach haben wir es bei den Untersuchungen der Römerstraßen mit vier verschiedenen Straßengattungen zu thun, und zwar: mit den großen militärischen Heerstraßen (Consularstraßen), mit den Militärstraßen zweiten Grads, mit den Botenwegen und mit den Commercialstraßen. Um aber diese verschiedenen Straßengrade herauszufinden, um die Militärstraße von der Commercialstraße rc. unterscheiden zu können, ist eine strenge Beobachtung des Terrains, auf dem die Straßen geführt sind, nöthig, um nach der mehr oder weniger gründlichen Benützung desselben herauszufolgern, welchen Zwecken einst diese oder jene Straße diente; eine derartige Beobachtung ist um so nothwendiger, als die Straßen sich nach ihrer Struktur wenig von einander unterscheiden.

Diese verschiedenen Bestimmungen der Straßen hat man bis jetzt wenig beachtet, namentlich bei Anwendung der auf der Peutinger Tafel angegebenen Straßenlinien ist häufig die nächst bekannte als die große Heerstraße angenommen worden, obgleich man die Hauptstraße verlassen und auf eine Commercialstraße oder gar auf einen Botenweg gerathen war, daher auch die auf der Tafel angegebenen Maaße nicht mit den wirklichen Entfernungen übereinstimmen wollten.

Statt diesen Fehler einzusehen, erklärte man die Tafel für unrichtig und erlaubte sich willkürliche Verbesserungen an derselben; hätte man aber den eigentlichen Militärweg aufgesucht, und auf diesen die Entfernungszahl angepaßt, so würde sich in den meisten Fällen die Tafel als vollkommen richtig erprobt haben, wenigstens habe ich die Peutinger Tafel, soweit sie Württemberg und theilweise Bayern und Baden berührt, als vollkommen richtig gefunden und dieses in mehreren Abhandlungen nachgewiesen (s. hierüber meine Abhandlungen über den auf der Peutinger Tafel verzeichneten Straßenzug von Reginum (Regensburg) bis Vindonissa (Windisch). Württ. Jahrbücher Jahrg. 1835 II. Th. S. 376 ff., Jahrg. 1837. I. Th. S. 177 ff., Jahrg. 1846. I. Th. S. 155 ff.)

Wenn die Peutinger Tafel mit Nutzen angewendet werden soll, so muß vor allen Dingen nicht nur das ganze über einen Landstrich sich ausdehnende Straßennetz, sondern auch die römischen Niederlassungen erforscht werden; nach diesen Ergebnissen sind alsdann die wichtigsten Straßen, nämlich die Straßen, welche auf dem tauglichsten Terrain hinziehen, an denen die größeren Niederlassungen sich befinden und an denen sich die großartigsten Straßenknoten entwickeln, herauszusuchen, und von einem sicher gestellten Punkt ausgehend, die Entfernungszahlen der Tafel von einer Niederlassung zur andern anzupassen. Dergleichen

gründliche Manipulationen werden gewiß zu Gunsten der Tafel ausfallen, und häufig wird sie uns auf diese Weise eine sichere Führerin zur Bestimmung der auf der Tafel angegebenen Römerorte werden.

Bis jetzt wurde die Sache viel leichter betrieben; man begnügte sich mit irgend einem Straßenzug, den man ohne alle Begründung für einen auf der Tafel verzeichneten annahm und beliebig an derselben die Römerorte bestimmte, öfter an Stellen, die nicht einmal Spuren einer ehemaligen römischen Niederlassung zeigten. Hiedurch entstanden großartige Verirrungen und die aufgestellten Hypothesen kreuzten sich auf die widersprechendste Weise; namentlich war in dieser Beziehung Württemberg lange Zeit nicht besonders glücklich, indem es früher meist nur von Ausländern berücksichtigt wurde, die öfters eine flüchtige Reise in einzelne Theile von Württemberg machten, auf derselben einige Römerstraßen in Erfahrung brachten und sich dann berechtigt glaubten, nach diesen spärlichen Fragmenten das Problem der Peutinger Tafel zu lösen. Andere, die ihre Römerstraßen in den Lagerbüchern ꝛc. suchten, haben in aller Gemüthlichkeit die planwidrigsten Wege eingeschlagen und Erklärungen gegeben, welche immer mehr von dem Ziele abführten. Somit kam man mit all' diesen gelehrten Forschungen zu keinem genügenden Resultate.

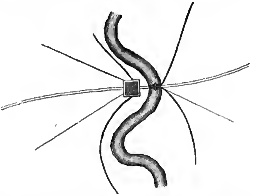
Die Hauptrichtungen der Römerstraßen in dem römischen Zehentlande.

Was nun die Hauptrichtungen, Züge, der bedeutenderen römischen Militärstraßen im Zehentlande betrifft, so gehen diese von den größeren Niederlassungen an dem Rheine zu den Hauptniederlassungen einerseits an den Neckar, anderseits an die Donau. Von den Neckarniederlassungen führen sie dagegen theils zu den an dem Grenzwall angelegten Grenzniederlassungen, theils an die Donau; ebenso waren die Donauniederlassungen mit den Grenzniederlassungen durch Straßen in Verbindung gesetzt. *) Auf diese Weise entstand ein auf's Zweckmäßigste angelegtes militärisches Straßennetz, das sämmtliche bedeutendere Garnisonsstädte vielfältig verband.

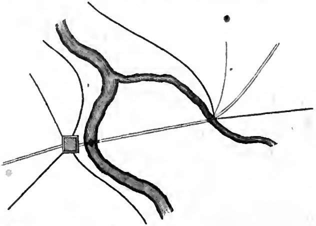
Bei den Militärstraßen waren die Römer beinahe regelmäßig darauf bedacht, sie von einem Punkt unmittelbar auf verschiedene andere Punkte anzulegen und vermieden wo möglich, daß eine Straße längere Zeit gemeinschaftlich benützt wurde und erst später eine zweite Straße von derselben ablenkte. Hiedurch entstanden bei den größeren Niederlassungen nam=

*) In der jenseits der Donau gelegenen Provinz Rhätien führten die bedeutenderen Militärstraßen von den Donauniederlassungen gegen den Bodensee, nach der Schweiz ꝛc.

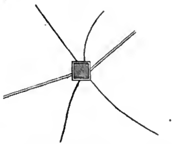
hafte Straßenknoten, und zwar bei Wohnplätzen, welche an Flüssen lagen, liefen diesseits des Flusses die Straßen (Militär- und Commercialstraßen) von allen Seiten zusammen, setzten daselbst gemeinschaftlich über den Fluß und führten am entgegengesetzten Ufer oder an der jenseitigen Thalseite wieder fächerartig nach allen Richtungen auseinander.



Wenn aber die Terrainverhältnisse nöthigten, die Straßen an einem zu überschreitenden Fluß zusammenzuführen, dem in nicht großer Entfernung ein zweiter folgte, dann entwickelte sich der jenseitige Straßenfächer erst nach dem Uebergang des zweiten Flusses, z. B.

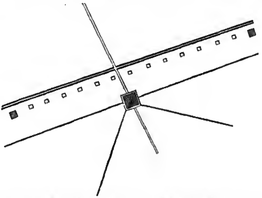


Die Straßenknoten an Niederlassungen, welche nicht an Flüssen, sondern auf Hochebenen, oder in weitgedehnten Niederungen liegen, was jedoch seltener vorkommt, sind sternförmig, und die Straßen laufen nach allen Richtungen beliebig aus.



Was hier im Allgemeinen von größeren, an bedeutenderen Flüssen gelegenen Niederlassungen gesagt ist, gilt auch, nur nicht in der Ausdehnung, für minder wichtige, an kleineren Flüssen und Thälern gelegene Wohnplätze, an denen beinahe regelmäßig einige Römerstraßen zusammenlaufen, gemeinschaftlich den Fluß übersetzen und an der entgegengesetzten Stelle desselben wieder aus einander führen.

Es ist vielfältig die Ansicht aufgestellt worden, daß die Römerstraßen nur bis an den Limes ziehen und dort an den Grenzniederlassungen (Grenzgarnisonsstädten) endigen. Diese Annahme glaube ich als irrig erklären zu dürfen indem ich mich durch vielfältig an dem Grenzwall angestellte Forschungen überzeugt habe, daß entschiedene Römerstraßen den Grenzwall überschreiten und weithin außerhalb desselben fortziehen; bagegen war ich noch nicht so glücklich, ein fächerartiges Aus-



einanderlaufen der Straßen außerhalb des Walls aufzufinden, so daß die Römerstraßen bei einer Grenzniederlassung zwar fächerartig zusammenlaufen, bagegen nur eine Straße den Wall überschreitend weiter führt, wie etwa vorstehende Zeichnung ergibt.

Die Grenzniederlassungen selbst waren überdieß regelmäßig durch

Straßen verbunden, welche in der Nähe des Grenzwalls, meist im Rücken desselben hinzogen, und nur wenn die Terrainverhältnisse es durchaus gebieten, finden wir sie auch streckenweise außerhalb des Walles angelegt.

Die römischen Commercialstraßen verbanden in den verschiedensten Richtungen nicht nur die kleineren, mehr aus commerciellen, landwirthschaftlichen Rücksichten angelegten Wohnplätze unter sich, sondern auch mit den bedeutenderen Militärorten, bei denen sie ebenfalls sich vereinigten. Uebrigens kommen auch Commercialstraßen vor, die der Nähe wegen, selbstständig über einen Fluß oder Thal setzen, ohne daß sich an demselben ein gemeinschaftlicher Uebergang mehrerer Straßen befindet.

Wie groß der Reichthum an römischen Straßen und Niederlassungen in einem Landstrich war, den die Römer längere Zeit inne hatten, habe ich durch meine bei der im September 1855 abgehaltenen Versammlung der deutschen Geschichts- und Alterthumsforscher in Ulm vorgelegte Karte genügend nachgewiesen (s. hier. die Protokolle in dem Correspondenzblatt des Gesammtvereines der deutschen Geschichts- und Alterthumsvereine Nr. 1—3).

Dieselbe erstreckt sich, 60½ Quadratmeilen umfassend, über die mittlere Neckar- und untere Enzgegend. Auf diesem Raume habe ich neben einem vielseitig verzweigten Straßennetz 225 römische Wohnplätze nachgewiesen, die ich größtentheils selbst entdeckte und deshalb für ihre Richtigkeit bürgen kann. Unter diesen 225 Wohnorten befinden sich 7 Hauptniederlassungen und 33 Wohnplätze, die sich über eine Fläche von 10—15 württemb. Morgen ausdehnten; die übrigen sind, so weit ich wenigstens ihre Reste erforschen konnte, meist unbedeutender und bestanden nur aus einigen, nicht selten mit ummauertem Hofraume umgebenen Gebäuden. Ueberdieß enthält die Karte die Angabe römischer Verschanzungen, Wachposten und die Fundorte einer namhaften Menge römischer Altäre, Bildwerke, Gräber, Antiquaglien ꝛc., wie auch die bis jetzt aufgefundenen altgermanischen Grabhügel, Furchengräber ꝛc. Diese Karte fertigte ich hauptsächlich um zu zeigen, wie vielseitig die Römer sich in dem Zehentlande nicht allein aus militärischen, sondern auch aus bürgerlichen Rücksichten niedergelassen hatten, wie sie neben den bedeutenderen, größeren Niederlassungen eine Menge Villen und Gehöfte theils zum Vergnügen, besonders aber des landwirthschaftlichen Betriebs wegen gründeten. Die Gehöfte hatten offenbar keinen anderen Zweck, als unsere gegenwärtigen größeren Bauernhöfe; von ihnen aus wurde das rings umliegende Land bebaut und die Lebensmittel für die römische Bevölke-

rung und besonders für das Heer dem Boden abgewonnen. Wir würden daher sehr irren, wenn wir, was so häufig geschieht, allen aufgefundenen römischen Wohnplätzen nur eine militärische Bedeutung beilegen wollten; der gleiche Fall tritt auch bei den Straßen ein, die sich, wie die Karte zeigt, verschiedenen Zwecken folgend, in einem weitverzweigten Netze über die dargestellte Gegend hinziehen.

Die vorgelegte Karte sollte insbesondere auch lehren, daß kleine Reisen oder Spaziergänge in eine Gegend nicht hinreichen, das römische Straßennetz und die an demselben gelegenen Niederlassungen zu erforschen; eine derartige gründliche Forschung erheischt mehr als ein Menschenalter und nebenbei eine unzerstörbare Ausdauer. Obgleich der auf der Karte dargestellte Reichthum an römischen Wohnplätzen ꝛc. überraschte, so bin ich doch der festen Ueberzeugung, daß es mir noch lange nicht gelungen ist und auch nicht gelingen wird, sämmtliche römische Ueberreste aufzufinden; vielmehr bin ich der Ansicht, daß meine vielseitigen Forschungen kaum $^{2}/_{3}$ der früher bestandenen Wohnorte, Straßen ꝛc. nachweisen. Mit letzteren ist es um so schwieriger, als viele derselben gegenwärtig noch als Straßen benützt werden und deshalb nicht mehr als römische Straßen nachgewiesen werden können, wenn nicht gerade an irgend einer ein Name klebt, der sie als römische verräth, oder die Straße nach ihrer Führung und nach den römischen Ueberresten an derselben als ein Werk der Römer erklärt werden kann. Bis jetzt suchte man meist nur Reste von längst aufgegebenen Straßen und ließ die noch im Gebrauch befindlichen unbeachtet, obgleich sich unter diesen viele befinden, die ihre erste Anlage den Römern verdanken.

Es ist immer schwierig, eine noch im Gebrauch befindliche Straße als römisch nachzuweisen, während abgegangene Römerorte sich schon bei flüchtigen Untersuchungen durch Ueberreste von römischen Ziegeln, Heizröhren, Gefäßen, Münzen ꝛc. als solche entschieden bekunden.

Wenn nun aber in irgend einer Gegend vielfältig römische Wohnplätze angetroffen werden, so dürfen wir mit Zuversicht auch ein vielverzweigtes Straßennetz vermuthen, und nicht so ängstlich in der Bestimmung irgend einer Straße sein, wie es bei den weniger geübten Forschern häufig der Fall ist. Denn diese Wohnplätze waren nicht nur unter sich, sondern auch mit den Hauptstraßen und den größeren Niederlassungen verbunden, wodurch ein vielverzweigtes Straßennetz entstehen mußte.

Bedenkt man ferner, daß die Römer das Zehentland beinahe 300 Jahre inne hatten, und es gegenüber von den Alemannen, welche sie beständig bekriegten und beunruhigten, zu behaupten wußten, so war

schon aus diesen Gründen ein vielfältiges Straßennetz nothwendig, indem es ohne dieses nicht möglich gewesen wäre, nach allen Richtungen hin dem an den verschiedensten Stellen andringenden Feinde gehörig zu begegnen.

Mit der Erforschung der Straßen muß die der Niederlassungen Hand in Hand gehen, indem der eine Gegenstand auf den andern leitet; wo Straßen nachgewiesen werden können, da fehlen auch die Niederlassungen nicht, und wo letztere vorkommen, da sind die Straßen die nothwendigste Bedingung.

Wie gegenwärtige Straßen theilweise auf römische gegründet sind, ebenso verdanken eine Menge noch bestehende Orte ihre ursprüngliche Gründung den Römern, was theils bekundet, häufig aber nur noch mit guten Gründen vermuthet werden kann, da nicht selten die Kultur in den Ortschaften selbst, oder zunächst derselben, alle römischen Ueberreste längst vertilgt hat.

Aus allen vorhandenen, erst durch die neuesten Forschungen zu Tage geförderten Resten aus der Römerzeit geht übrigens klar hervor, daß wir das römische Zehentland (agri decumates) als eine sehr bevölkerte und wohl cultivirte römische Provinz zu betrachten haben, in der Handel, Gewerbe und Landwirthschaft getrieben wurde und die durch eine tief ausgedachte, weit ausgedehnte militärische Befestigung gegen feindliche Anfechtungen gesichert war.

Die Struktur der Römerstraßen.

Nachdem ich von dem mir vorgesetzten Thema etwas abgewichen bin, kehre ich wieder zu den Römerstraßen im Allgemeinen und zwar zu ihrer Struktur zurück.

Was die ursprüngliche Struktur der Römerstraßen in Württemberg betrifft, so waren, wenigstens die bedeutenderen, durchgängig gepflastert, das heißt, die Grundlage derselben bestand aus fest an einander gesetzten, zum Theil sehr großen, übrigens nicht behauenen Steinen (Polygonen), denen nur wenig nachgeholfen werden durfte, um sie zweckmäßig und fest an einander zu fügen. Auf diesem, meist mit auffallend großen Bordsteinen versehenen Steinsatz befindet sich ein festgestampftes Beschläge aus kleinen Steinen, Sand und Geröllen. Das Pflaster ist nicht mit Mörtel verbunden, wie bei den in Italien aufgefundenen alten Römerstraßen, sondern die Fugen sind mit Sand möglichst fest ausgefüllt, wodurch eine überaus große Dauerhaftigkeit erreicht wurde. Nur bei einer Hauptstraße, welche auf eine große Strecke die Stelle des Limes (Teufels-

mauer) vertritt, wie bei mehreren in Oberschwaben vorkommenden Römerstraßen, fand ich das Pflaster mit Mörtel verbunden.

Das Material, welches zu den Römerstraßen verwendet wurde, ist sehr verschieden und beschränkt sich regelmäßig auf das in der Nähe vorkommende, so daß dasselbe nie weit herbeigeschafft werden durfte; dagegen wurden immer aus der Gebirgs-Formation, durch die eine Straße führte, wenigstens die härtesten Schichten benützt; so findet man z. B. in der Keuperformation nur den Kieselsandstein, oder eine harte Abänderung des grobkörnigen weißen Sandsteins (Stubensandstein), nie aber den Werkstein, oder den weniger dauerhaften gewöhnlichen weißen Sandstein zu Pflaster an Römerstraßen verwendet. In der Formation des bunten Sandsteins ist meist nur der harte Kieselsandstein oder der grobkörnige Sandstein verwendet, während in den Kalkformationen (Muschelkalk, Lias und Jura) gute, dauerhafte Kalksteine, häufig sogenannte Fleinsteine (Kalksandsteine) benützt wurden. In dem oberschwäbischen Schuttlande, wo bekanntlich der harte Molassesandstein nur spärlich zu Tage geht, sind die Unterlagen der Römerstraßen meist mit großen, in der Gegend häufig vorkommenden Geröllen und Geschieben gebaut und die Pflasterfugen mit Mörtel ausgegossen. Wo Granit vorkommt, ist dieser durchgängig für die Pflasterung benützt. Minder bedeutende Straßen, die nur eine kleine Niederlassung mit einer nahe vorbeiführenden Heerstraße verbinden, findet man öfters nicht gepflastert, sondern nur beschlagen und festgestampft.

Die Straßen waren, mit Ausnahme der Hohlwege, die jedoch seltener vorkommen, meist, vielleicht durchgängig, wallartig gebaut, und je nach den Terrainverhältnissen von 2—6′ *) hoch; man gab ihnen diese Gestalt, um sie bei jedem Witterungswechsel trocken zu erhalten, ferner um eine freie Aussicht von ihnen zu haben, besonders aber um von einem höheren Standpunkte aus den andringenden Feind leichter bekämpfen zu können, und an einzelnen Stellen mag die dammartig angelegte Straße den Soldaten als Wall und Schutzwehr gedient haben. Wenn eine Straße über eine sanfte Vertiefung führte, so wurde in dieser der Straßenwall höher, öfters gegen 6′ hoch angelegt, um die Fahrbahn möglichst eben zu erhalten; wenn sich aber eine unbeträchtliche Erhöhung in den Weg stellte, oder wenn die Steigung zu groß war, dann wurde das Terrain theilweise durchschnitten, wodurch zuweilen namhafte Hohlwege entstanden.

Straßenwälle, welche, durch Terrainverhältnisse oder strategische

*) Bei den Maßen ist stets der württembergische Fuß angenommen.

Rücksichten bedingt, ziemlich hoch angelegt werden mußten, bestehen regelmäßig aus zwei über einander gesetzten Pflasterlagern, und zwar ist das untere öfters 20—25′ breit und mit einem Beschläge von kleinen Steinen und Sand versehen, in welches das obere, ebenfalls mit festgestampftem Beschläge versehene Pflaster eingesetzt ist.

Die Böschung der Straßenwälle beträgt etwa 30° und die eigentliche, gegen beide Seiten etwas abgewölbte Fahrbahn hat bei den Hauptmilitärstraßen (Consularstraßen) eine Breite von 14′ und bei den übrigen Straßen von 12′; minder bedeutende Wege sind etwa 10′ breit. Dagegen findet man öfters Straßen, die sowohl nach ihrer Führung, wie nach ihren Benennungen, als entschieden römische betrachtet werden müssen, übrigens zuweilen eine Breite von 25—30′ haben und sogar in dieser Ausdehnung regelmäßig vermarkt sind. Wenn übrigens derartige, über die gewöhnliche Weise verbreiterte Straßen genau untersucht, oder gar durchgraben werden, so wird man immer noch die ursprüngliche, dauerhaft construirte Straße mit der normalen Breite von 12—14′ entweder in der Mitte dieser breiten Straße, oder, was häufiger vorkommt, an einer der beiden Seiten derselben treffen, so daß sich klar herausstellt, daß derartige Römerwege erst in einer späteren Periode, entweder planmäßig, oder durch allmäliges Hinausfahren breiter gemacht worden sind. Zuweilen hat sich nur noch das unterste Pflaster von einer Straße erhalten, während der eigentliche Straßendamm im Lauf der Zeit durch starken Gebrauch verschwunden ist; hier erscheint nun allerdings der letzte Straßenrest als ein zuweilen 20′ breiter gepflasterter Weg, der aber nicht die Straße selbst, sondern nur ihre unterste Grundlage bildete. Dergleichen Fälle haben nun Viele zur Ansicht geführt, daß überhaupt die Römerstraßen auffallend breit seien, daher sie die schmalen, in ihrer ursprünglichen Breite erhaltenen Römerstraßen gar nicht als solche gelten lassen wollten. Nur umsichtige, vorurtheilsfreie Nachforschungen waren nöthig, um dergleichen, zum Theil fest eingewurzelte Ansichten zu widerlegen.

Im Allgemeinen zeigen die Römerstraßen eine Dauerhaftigkeit, daß Jahrtausende nicht vermochten, sie zu vertilgen, und nur wo sie gewaltsam ausgebrochen wurden, sind sie spurlos verschwunden. Uebrigens ist noch zu bemerken, daß vollständig erhaltene Römerstraßen zu den Seltenheiten gehören, vielmehr trifft man sie, theils weil sie zu lange gebraucht, theils weil sie schon in frühester Zeit verlassen wurden, vielfältig verändert und verwachsen, so daß häufig nur noch spärliche Ueberreste sich erhalten haben, aus denen der ursprüngliche Römerweg erforscht werden kann.

II. Anleitung zur Erforschung der alten Römerwege.

Nachdem ich über den Zweck, die Anlage, Führung und Struktur der Römerwege allgemeine Umrisse gegeben habe, halte ich es für zweckmäßig, auch die Merkmale, an denen die Römerstraßen erkannt werden, wie die Art und Weise sie zu erforschen, näher anzugeben. Vor allen Dingen rathe ich Jedem, der sich mit Forschungen nach Römerstraßen beschäftigt, sich mit den Terrainverhältnissen der zu untersuchenden Gegend, entweder durch umsichtige Recognoscirung, oder mittelst ganz genauer Terrainkarten bekannt zu machen; das letzte Mittel ist das leichtere, nur ist es gerade nicht mit dem Anschaffen derartiger Terrainkarten abgemacht, indem der Gebrauch ausführlicher Karten nicht eines Jeden Sache ist. Nothwendig ist, daß die Karte verstanden, richtig gelesen wird, daß man aus ihr die Terrainverhältnisse bis in's kleinste Detail erkennt, mit einem Wort das ganze topographische Bild aus der Karte lebendig sich vergegenwärtigen kann. Wer gute Terrainkarten nicht vollständig lesen, benützen kann, wird auf dem Felde der Erforschung römischer Straßen gewiß mit wenig Nutzen arbeiten, und wird öfters an Stellen suchen, wohin sich ein geübter, mit der Führung der Römerstraßen vertrauter Terrainkenner nie verirren würde.

Mit der Karte in der Hand und mit den nöthigen Kenntnissen von derselben ausgerüstet, begibt man sich in die zu untersuchende Gegend und beginnt bei einem beliebigen Orte, in dessen Nähe man nach den Terrain- und andern Verhältnissen einen ehemaligen römischen Straßenzug vermuthet.

Um möglichst schnell zum Ziel zu gelangen, wende man sich an den Ortsvorstand mit der Bitte, Einsicht in die örtlichen Lagerbücher, Güterbücher, Flurkarten 2c. nehmen zu dürfen. Aus diesen trage man alle Benennungen, die auf Römerstraßen, wie auch auf Römerorte sich beziehen könnten, zusammen, und bezeichne diese auf der Karte, damit man sich alsdann an Ort und Stelle genau zu orientiren im Stande ist. Nun sind aber die Benennungen, unter denen die Römerstraßen vorkommen, so mannigfaltig, daß man mit denselben genau bekannt sein muß; ich halte daher für unumgänglich nothwendig, sie der Reihe nach, wie ich sie während meiner vieljährigen Praxis kennen lernte, aufzuzählen.

Die Benennung „Römerstraße“ kommt nur Straßenzügen zu, welche als römische entweder früher, oder hauptsächlich in neuerer Zeit erkannt wurden, während ihre älteren in Lagerbüchern, oder im Munde des Volks vorkommenden Benennungen durchgängig andere sind. Am häufigsten kommen die Römerstraßen, namentlich bedeutendere Militärstraßen unter den Namen H o c h s t r a ß e, H o c h s t r ä ß, H o c h g e s t r ä ß, H a u c h-

sträß, hohe Straße rc. vor; dergleichen Benennungen gründen sich ohne Zweifel auf die Führung der Straßen über Höhen hinweg; sie wurden daher hohe Straßen genannt, woraus die verschiedenen Veränderungen entstanden.

Gleichbedeutend sind die hohe Wege, Hochwege, Höhwege, und namentlich Heuwege; letztere Benennung kommt sehr häufig römischen Straßen zu und ist gleichbedeutend mit Höhweg, aus dem Heuweg wurde, weil im Munde des Volkes Höhe, Höh rc. Heu wird, wie z. B. der Schwabe nicht auf der Höhe, sondern auf der Heu sagt. Uebrigens dürfen wir nicht alle Heuwege blos wegen des Namens für römische Straßen halten, sondern müssen genau prüfen, ob dergleichen Heuwege auch wirklich längere Strecken auf Höhen fortziehen, und ob sie überhaupt die Physiognomie einer Römerstraße an sich tragen, um so mehr als es auch Heuwege gibt, auf denen man von entfernter gelegenen Wiesen, namentlich von Waldwiesen das Heu abführt. Die Benennungen alte Heerstraße oder nur Heerstraße, Hörstraß, Herzstraß, Haierstraß, Ehrstraß, auch alter Heerweg und Heerweg, Hörweg, Herrenweg, Heergasse, Heergäßle, Heerdgasse, Hünergäßle rc. deuten ebenfalls auf römische Straßen; namentlich alte Heerstraße und alter Heerweg; aber auch hier ist Vorsicht anzurathen, da man bis in die neueste Zeit größere Landstraßen Heerstraßen nannte; führt dagegen eine derartige Straße nicht auf Orte, sondern zieht in mehr oder minder großen Entfernungen an denselben vorüber, dann dürfen wir sie, vorausgesetzt, daß sie auch sonst die Merkmale einer römischen Straße zeigt, für römische Anlage erkennen. Die Heerstraßen sind Straßen, auf denen sich die Heere bewegten, daher römischen Commercialstraßen oder Botenwegen diese Benennung seltener zukommt. Aus Heerstraße wurde im Munde des Volks häufig auch Hertstraße oder Herdstraße, und aus Heerweg, Hertweg oder Herdweg. Letztere Benennung kommt zwar häufig römischen Straßen zu, dagegen müssen wir sie sorgfältig von den Heerdwegen, auf denen das Vieh ausgetrieben wurde, unterscheiden. Ebenso tragen entschiedene Römerstraßen zuweilen den Namen Hartweg; vermuthlich von dem Pflaster derselben so genannt und so viel bedeutend als ein harter Weg; übrigens kommen auch Hardtwege vor, die so viel als Waldwege, Wege, die zum Wald führen, bezeichnen, indem im Altdeutschen Hardt gleichbedeutend mit Wald war und heute noch eine Menge Waldungen die Hardt genannt werden.

Ferner alte Straße, alter Weg, alter Postweg; derartige Benennungen deuten zwar unbezweifelt auf hohes Alter, ob die Straßen aber wirklich von den Römern angelegt wurden, muß näher geprüft wer-

den, indessen sind sie sehr zu beachten, da nicht selten römischen Straßen diese Benennung zukommt. Steinstraße, Steinweg, steinerner Weg, steiniger Weg, Steinsträßle ꝛc. sind Benennungen, die beinahe in der Regel sich auf das noch vorhandene Pflaster beziehen und dürfen mit wenig Ausnahmen als alte Römerwege angenommen werden. Es kommen übrigens auch Straßen vor, die zu Steinbrüchen ꝛc. führen und deßhalb Steinstraßen genannt werden, allein derartige Steinwege sind leicht von den Römerstraßen zu unterscheiden. Sträßle werden häufig Römerwege genannt, die mehr commerciellen Zwecken dienten, ebenso grasiger Weg, vermuthlich weil auf solchen alten, wenig mehr benützten Sträßchen häufig Gras wächst, dergleichen Wege kommen auch unter der Benennung trockenes Sträßle, Wegle vor, weil sie wegen des unten liegenden Pflasters und des festgestampften Beschläges keinen Koth aufkommen lassen.

Römische Straßen, die an den Rhein führen, tragen zuweilen den Namen Rheinstraße, Rheinsträßle; dagegen kommen auch Römerstraßen vor, die Rainweg genannt werden und ihren Namen von der Terrasse (Rain), auf der sie hinführen, erhielten.

Die Benennungen Heidenstraße, Heidenweg, zuweilen in Haidelweg, Hubelweg, Hottenweg, Hattenweg verändert, lassen ziemlich sicher auf römische Straßen schließen, da unsere Voraltern Alles, was von den Römern herrührte, einfach mit dem Namen „Heiden" bezeichneten; so werden z. B. in vielen Gegenden Schwabens die römischen Münzen Heidenköpflein und römische Befestigungen Heidenschanzen, Heidengräben ꝛc. genannt; auch Heidenheim, das bekanntlich eine römische Niederlassung war, erhielt daher seinen Ortsnamen.

Die Benennungen Rennstraße, Rennsträßle, Rennweg, Rittweg, Ritterweg, Reitweg ꝛc. kommen häufig ehemaligen römischen Botenwegen zu.

Außer diesen habe ich schon Römerstraßen mit folgenden Benennungen erkundigt: Bubenweg, Zigeunersträßle, Zigeunerweg, langer Weg, Teufelsbrücke, Steinschranne, Schelmenweg, Unholdenweg, Pflasterweg, Pflästerlesweg, Pflastersteig, im alten Steig, besetzter Weg, Holderweg, Alterzerweg (d. i. alter Heerweg), Dietweg, Diebsweg, Mauerweg, Mönchweg, Pilgerpfad, Frankenstraße, Frankensträßle, Götzenweg ꝛc.

Wo Römerstraßen über Flüsse oder Bäche führten, kommt zuweilen die Benennung Heerfahrt vor.

Uebrigens sind Wege, denen diese Benennungen zukommen, immer noch strenge zu prüfen, und dürfen nicht blos des Namens wegen für römische gehalten werden; namentlich ist dieß auch bei den sogenannten

Pflasterwegen der Fall, da viele Wege Pflasterung haben, die nicht aus der Römerzeit, sondern aus dem Mittelalter stammen.

Außer den Straßenbenennungen sind auch noch viele andere Flurnamen, welche sich auf ehemalige Wohnorte, Befestigungen ꝛc. beziehen, zu beachten, indem dieselben entweder an den Straßen selbst, oder in nicht bedeutender Entfernung von ihnen vorkommen. Es ginge zu weit, wenn ich derartige Benennungen alle aufzählen wollte, daher hier nur die wichtigsten und am häufigsten vorkommenden angeführt werden sollen.

Auf ehemalige Wohnorte deuten die Flurnamen: Mauren, auf Mauren, hohe Mauren, Maueräcker, Maurenfeld, Mäurich, Maurach, auch Eurich, Eurach; sämmtliche Benennungen weisen auf Grundreste von Gebäuden (Gemäuer) hin, auf die man früher gestoßen ist oder theilweise noch stößt.

Aehnlich sind die Benennungen Steinäcker, steinige Aecker, Steinfeld, Steinwiesen, Steinung, Steinbös ꝛc.; hier ist aber strenge zu unterscheiden, ob Distrikte, denen irgend einer dieser Namen zukommt, von Natur steinig sind oder nicht; trifft man z. B. in einer Gegend, wo ein ziemlich mächtiger Diluviallehm die Oberfläche deckt, eine Flur, Steinäcker ꝛc. genannt, so ist entschieden darauf zu bauen, daß hier Grundreste von Gemäuer sich befinden, oder doch früher befanden, von denen die Flur den Namen erhielt. Dagegen wäre es irrig, wenn man in steinreichen Gegenden und in solchen, wo die felsige Unterlage der Oberfläche sehr nahe tritt, diese auf Steine sich beziehenden Flurnamen auf abgegangene Wohnorte deuten wollte. Es ist daher nothwendig, daß der Alterthumsforscher auch zugleich Geognost ist, damit er alsbald zu beurtheilen weiß, ob an dieser oder jener Stelle von Natur Steine vorkommen oder nicht.

Die Flurnamen Altstadt, alte Stadt, versunkene Stadt, todte Stadt, wüste Stadt, im Altdorf, im alten Weiler, Weiler, Altenweiler, zu Weil, Weileräcker, Weilerwiesen, Weilerwald, Weilerau, Weilerrain, im alten Hof, Hofen, Hofstätten, Hof, im alten Keller, im alten Kern, beim Haus, beim alten Haus, in Häusern, zu Hausen ꝛc. deuten unzweifelhaft auf abgegangene Wohnplätze, nur muß hier genau geprüft werden, ob man es mit abgegangenen römischen Niederlassungen oder mit Orten, die im Mittelalter bestanden, zu thun hat.

Ebenso verrathen die Flurnamen Kemnathen, Kemnath, Kemmethen, Kemmlen, Kemmler ꝛc. von dem altdeutschen Wort Kemmenate (d. i. steinernes Gebäude, Gelaß, Zimmer) abgegangene Gebäude. Der Name Kalkofen deutet sehr häufig auf abgegangene römische

Wohnorte, sei es nun, daß man an solchen Stellen den alten Kalkofen, den die Römer zu ihrem großen Verbrauch an Mörtel nöthig hatten, auffand, oder daß aufgefundene Reste von Hypokausten, Estrichböden 2c. für Kalköfen angesehen wurden und zu dieser Benennung Veranlassung gaben. Damit soll übrigens nicht gesagt sein, daß nicht auch an dergleichen Stellen erst lange nach der römischen Periode Kalköfen gestanden haben möchten, was daher strenge erforscht werden muß.

Noch bestehende Orte, die ihre erste Gründung den Römern verdanken, tragen zuweilen die Namen Heidenheim, Heidenstadt, Heidenhof, Heidingen, Hattenhofen, Heidelberg, Hobelburg, Altstadt, Altenstadt, Altdorf, Altenweiler, Altheim, Altingen, Altenburg, Altenhofen 2c.

Ferner sind Stellen abgegangener Wohnorte, deren Benennungen weder auf Alt noch auf Heiden 2c. hinweisen und deren Bestehen im frühen Mittelalter noch historisch nachgewiesen ist, nicht außer Auge zu lassen, da an solchen häufig Orte standen, die ursprünglich von den Römern gegründet und später von den Alemannen in Besitz genommen wurden; ich kenne viele derartige Punkte, an denen noch der entschieden deutsche Name klebt, und dennoch haben sie mir bei näherer Nachforschung eine schöne Ausbeute an römischen Alterthümern geliefert. So fand ich z. B. in der Gegend von Rottweil einen Punkt, der allgemein im Klösterle genannt wird; eine daselbst angestellte Nachgrabung förderte aber die wohlerhaltenen Grundreste eines römischen Gebäudes mit Estrichböden, Hypokausten, eine Menge römischer Ziegel, einzelne römische Münzen, Gefäßefragmente von terra sigillata 2c. zu Tage. Auf der Stelle des im Mittelalter abgegangenen Orts Mühlhausen (Mulehusen) bei Herrenberg finden sich eine Menge römischer Alterthümer. Ebenso werden auf der Stelle des abgegangenen Orts Altenburg bei Cannstatt täglich noch Reste der alten Römerstadt aufgefunden u. s. w.

Auf abgegangene bedeutende oder minder bedeutende befestigte Wohnplätze deuten die Flurbenennungen Alteburg, Altenburg, Altburg, alte Bürg, Burg, Bürg, Bürgen, Bürguff, Bürgach, Bürgich, Burggraben, Burgfeld, Burgäcker, Burgwiesen, Burgrain, Stall, im alten Stall, Stalläcker, Stallberg, Stallwiesen, Stallrain, Stallkessel, Burgstall (verändert in Burstel, Bürstel, Burschlatt, Wurststall, Burr, Burren 2c.), Kasten (von castellum), Kastenrain, Kasteneck 2c., Schloß, in Schlössern, Heidenschloß, Schloßberg, Schloßbühl, Schloßgraben, Schloßäcker, Schloßwiesen, Schloßrain, Schloßmauren 2c., Schanze,

Schanzgraben, Heidenschanze, Riesenschanze, Götzengraben, Heidengraben, Heidenring, Kesselgraben &c.

Bei derartigen, auf Befestigungen hinweisenden Benennungen ist übrigens genau zu beachten, unter welchen Terrainverhältnissen sie vorkommen; knüpfen sich dieselben an hohe, von Natur feste Punkte, felsige Vorsprünge, Vorhügel &c., so dürfen wir sie eher als Befestigungen aus dem Mittelalter betrachten, als wenn sie in Thalebenen, in der Nähe der Flüsse, an sanften Ausläufern gegen dieselben, in weiten, ebenen Niederungen oder auf Hochebenen &c. vorkommen. In den letzteren Fällen sind sie häufig römischen Ursprungs, besonders in der Nähe einer Römerstraße, oder gar an einer Stelle, wo eine solche über ein Thal führte.

Punkte, auf denen Warten und Wachposten standen, tragen häufig noch die Namen: Wart, hohe Wart, Hochwart, Hauwart, Wartberg, Wartbühl, Wartburren, Wartfeld, Wartäcker, Wartwiesen, Wartmauer, Wartbaum, Thurm, Thürmen, Thurmberg, Thurmfeld, Wacht, Wachtbühl, Wachtäcker, Wachtfeld, Hochwacht, Hochmauer, Hochmauren, auf der Lauer (von lauren), Lauerhalde, Laurenbühl, Laurenfeld, Lauschbühl (von lauschen), nicht selten in Lausbühl verändert, Lug (von lugen, spähen), auf der Luge, Lugäcker, Lugrain, Lugfeld, im Ohr (zuweilen in Rohr verändert), im Oehrle, Hörle (ebenfalls von lauschen, hören) u. s. w.

Uebrigens ist auch hier, wie bei sämmtlichen angeführten Benennungen, stets strenge zu prüfen, ob sie wirklich auf Ueberreste aus der römischen, oder einer spätern Periode hinweisen.

Sollten aber, was häufig der Fall ist, keine Lagerbücher oder andere Dokumente vorhanden sein, alsdann ist der sicherste Weg zum Ziele, sich mit einigen auf der betreffenden Markung wohlvertrauten Männern zusammenzusetzen, und diese, indem man ihnen die verschiedenen Namen vorsagt, auszufragen, ob nicht diese oder jene Benennung auf der Markung vorkomme.

Außerdem müssen Volkssagen und Mährchen erfragt werden, denn nicht selten knüpfen sich solche an römische Straßen und Wohnplätze; ich kenne römische Straßen, von denen die Sage geht, auf ihnen ziehe das Muotesheer heran, oder der Teufel sei hier gefahren; ein anderes Mal: hier habe der Teufel den Doctor Faust zur Hölle geführt. Auch will die Volkssage wissen, daß Dr. Luther auf der Römerstraße von Cannstatt nach Pforzheim gereist sei, und noch zeigt man in der Gegend von Friolzheim nächst der Römerstraße einen Stein, der Luthers-Stein genannt, auf dem Dr. Luther ausgeruht haben soll.

An viele Stellen, wo römische Wohnplätze standen, knüpfen sich Gespenstergeschichten; hier spukt's, oder hier hat dieser oder jener schon einen Schatz erhoben u. dergl. mehr, hört man nicht selten sagen.

Um aber alle diese verschiedenen Andeutungen aus dem Landvolk herauszulocken, dazu gehört einerseits die Gabe, sich zu dem Volke herunterzustimmen, sich in dasselbe hineinzudenken, andererseits eine eiserne Geduld. Es ist nothwendig, daß man sich in einer dem Volke verständlichen Weise auszudrücken und sich überhaupt bei demselben Vertrauen zu erwerben versteht, denn im Allgemeinen ist der Landmann, besonders in Schwaben, gegen jeden sog. Herrn mißtrauisch und hält mit dem, was er weiß, zurück. Es ist daher sehr rathsam, nicht gleich mit dem, was man wissen will, herauszurücken, sondern das Gespräch über andere Gegenstände, namentlich landwirthschaftliche, anzuknüpfen und allmälig dahin zu lenken, wo man gar zu gerne begonnen hätte. *)

Ist dann einmal auf diese Weise der Landmann zutraulich gemacht, dann wird er gesprächig, und nicht selten kommt man in die Lage, seine Geduld auf die Probe zu stellen, indem man mit einer Masse zum Theil unwichtiger Erzählungen überhäuft wird. Dabei ist die erste Regel, nie zu widersprechen und sich alles Lächelns ꝛc. durchaus zu enthalten, denn hiedurch könnte man seinen Gesellschafter sogleich zum Schweigen brin=

*) Ich will hier von den vielen erlebten Beispielen nur eines anführen: in der Nähe von Vaihingen auf den Fildern vermuthete ich, daß eine Römerstraße, die ich weither mühsam auffand, weiter über ein Ackerfeld, wo sie spurlos verschwunden war, gezogen sei; als ich in dieser Gegend nachsuchte, traf ich einen Landmann, der gerade auf seinem Grundstück, auf dem ich die abgegangene Straße vermuthete, sich beschäftigte. Auf meine Frage, ob hier nicht früher ein alter Weg gezogen sei, erhielt ich zur Antwort: „Hier ist nie ein Weg gewesen, das ist Ackerfeld, so lange es mir und meinem alten Vater denkt“; hiemit war ich für dießmal abgefertigt, allein ich kam wieder und wieder; endlich traf ich denselben Bauern abermals auf seinem Acker mit Ausgraben von Kartoffeln beschäftigt. Nun fing ich die Sache auf eine andere Weise an, fragte den Bauern, ob er mit dem heurigen Ertrag seines Feldes zufrieden sei (nämlich in der einfachen schwäbischen Weise „gibt's brav aus?“). „Ja Gott Lob, Herr,“ war die Antwort. Dießmal war mein Schwabe schon besser gelaunt und ich habe dann das Gespräch weiter geführt und meinte, daß hier in diesem Boden, der gar keine Steine ꝛc. habe, wohl Kartoffeln gut gedeihen könnten. Auf dieses rückte der Bauer schnell heraus und entgegnete mir: „Ja, Steine gibt's dennoch, hier in der Mitte meines Ackers führt so ein Steinriegel hin, da wollen die Kartoffeln nicht recht gedeihen.“ Nun hatte ich, was ich wollte und bat dann den treuherzigen Landmann mit der Zusage eines guten Schoppens, er möchte mir einmal auf der Stelle, wo dieser Steinriegel sich vorfinde, aufgraben; er willigte ein, und in kurzer Zeit kam das wohlgefügte Straßenpflaster, das tief eingefahrene Fahrgeleise enthielt, zu Tage. Nachdem ich nun meinem Bauern sagte, daß also doch hier eine alte Straße verborgen liege, meinte er, die Leute sagen zwar, hier sei so ein katholisches Sträßchen gezogen, aber er glaube es nicht. Letzteres bekümmerte mich wenig, ich war froh, wieder einen neuen Punkt für den weiteren Zug der römischen Straße gefunden zu haben, der mir für meine Nachforschungen vortreffliche Dienste leistete.

gen. Ich habe schon sehr häufig Stunden lang solche Erzählungen mit größter Langmuth anhören müssen, die mich auch nicht im Geringsten auf irgend eine Spur führten, bis endlich im Verlauf des Gesprächs meinem ehrlichen Schwaben etwas in den Sinn und auf die Zunge kam, das mich zu den interessantesten Entdeckungen leitete. Um zum Zweck möglichst bald zu gelangen, wähle man sich verständige Bauern, namentlich solche, die begütert sind und ihr Besitzthum in den verschiedensten Theilen der Markung zerstreut liegen haben. Ferner befinden sich in den meisten Orten sogenannte mißrathene Genies, die sich um Alles mehr bekümmern, als um das, was sie zunächst angeht; von derartigen Leuten habe ich immer am meisten erkundigt und mit denselben am leichtesten gearbeitet. Auch darf man nicht Anstand nehmen, hier und da in einer dunklen Landkneipe einzustellen und sich in ein Gespräch mit den Landleuten einzulassen; hinter dem Weinglas werden die Bauern gesprächig und öfters sucht einer den andern in der Unterhaltung zu überbieten; nebenbei mengt sich nicht selten der Wirth selbst in das Gespräch, der ohnehin in mancherlei Dingen unterrichtet ist, weil im Wirthshaus doch in der Regel Vieles verhandelt wird, und so kann man hier öfters schnell zum Ziele gelangen und dasjenige erkundigen, was man zu wissen wünscht.

Wenn man nun auf diese oder jene Weise die Distriktsnamen, welche auf Römerstraßen, Römerorte ꝛc. hindeuten, erkundigt hat, dann erst ist es Zeit, an Ort und Stelle die noch übrigen Reste der Straßenzüge zu erforschen.

Mit einem oder mehreren in der Gegend wohlerfahrenen Männern tritt man seinen Weg an und läßt sich Stellen zeigen, die Straßennamen, wie z. B. Hochsträß, Heuweg ꝛc. tragen. Entweder trifft man dann noch die Straße selbst, oder aber, was häufig der Fall ist, finden sich keine, oder nur geringe Spuren und Andeutungen derselben. Im ersteren Fall ist die Straße genau zu prüfen, ob sie nach den Regeln der Römerstraßen geführt ist und ob sie noch Spuren ihrer ursprünglichen Struktur, z. B. stellenweise das, wenn auch nicht mehr regelmäßige Pflaster oder noch Ueberreste des Straßenwalls zeigt. Dergleichen Straßen dienen öfters nur noch als Feld- und Güterwege, und wenn sie ursprünglich diese Bestimmung gehabt hätten, so würden sie wohl eine ganz andere Physiognomie und andere Führung haben. Ein besonderes Merkmal für römische Straßen ist unter Anderem auch, daß sie sehr häufig nicht auf gegenwärtig bestehende Orte führen, sondern an diesen in größerer oder kleinerer Entfernung vorbeiziehen, was den Beweis liefert, daß sie älter sind, als die Orte selbst.

Sind aber alle Spuren verschwunden, und hat sich nur noch der Straßenname erhalten, dann wird die Sache weit schwieriger und nothwendig, alle und jede Zeichen mit vieler Mühe und Umsicht herauszusuchen.

Zuerst ist nöthig, daß man erfragt, ob hier früher eine Straße bestanden habe, die erst seit Menschengedenken eingegangen sei; läßt sich dieses noch erfragen, dann ist der ehemalige Zug derselben zu erforschen. Ist aber dieses nicht der Fall, dann muß das zunächst gelegene Terrain untersucht und nach diesem die passendste Richtung der abgegangenen Straße gefolgert werden; meint man dieses gefunden zu haben, dann ist zu erfragen, ob man nicht stellenweise beim Pflügen auf Steine komme, ob nicht das Getreide zur Reifzeit hier früher gelb werde und überhaupt einen weniger üppigen Wuchs zeige rc.

Häufig stoßen zwei Gewände an ehemaligen Römerstraßen zusammen und die Begrenzungslinien derselben führen nicht selten auf große Strecken an der ehemaligen Römerstraße fort. Gerade dieses Zusammenstoßen der Gewände an dergleichen Straßen ist mitunter der Grund, warum die Straßen verschwunden sind, indem durch das alljährliche Umackern der Felder und das Umkehren mit dem Pflug an der Gewandsgrenze allmälig immer mehr Humus auf die Straße gebracht wird, so daß diese im Laufe der langen Zeit ganz zugedeckt wurde und sich endlich nur noch die Gewandsgrenze erhalten hat, die längst vermarkt, nun an oder auf der ehemaligen Straße hinzieht. Dergleichen Gewändegrenzen sind daher sehr zu beachten, und nicht selten wird man bei näheren Nachforschungen bei denselben in mäßiger Tiefe unter der Oberfläche die alten Straßenreste auffinden können. An anderen Stellen aber sind die Straßen, weil sie im Pflügen und Bebauen des Feldes hinderten, von dem fleißigen Landmann längst ausgebrochen worden, und vielleicht nur mit großer Mühe zuweilen einzelne Reste derselben noch aufzufinden. Immer aber ist mit Zuversicht zu schließen, daß, wenn z. B. auf einem Bergrücken oder sonst auf einem etwas dominirenden Terrain ein, auf eine alte Straße deutender Name vorkommt und zugleich dem Rücken rc. entlang eine Gewandsgrenze zieht, daß diese die Richtung der abgegangenen Straße entschieden angibt. Häufig führen auch Markungsgrenzen auf lange Strecken schnurgerade an noch vorhandenen oder abgegangenen Römerwegen hin.

Zuweilen erscheint als letzter Rest einer Römerstraße entweder nur noch ein schmaler Fußweg oder gar nur ein unbedeutender, über das flache Ackerfeld hinziehender Ackerrain (Terrasse); übrigens ist bei den sogenannten Ackerrainen (Terrassen) wohl zu unterscheiden, ob diese des

Feldbaues wegen angelegt wurden, oder ob sie als Reste des ehemaligen Straßenwalls zu betrachten sind.

Alte, im freien Felde stehende Bildstöcke, Kreuze, Ruhebänke Bäume 2c., deuten auf abgegangene Straßen, die früher an dergleichen Gegenständen vorüber gezogen sind.

Wenn aber alle und jede Spur mangelt und nur der Straßenname noch vorhanden ist, dann ist das einfachste Mittel, eine solche Stelle zu verlassen und gerade so zu Werke zu gehen, wie es der Jäger macht, wenn ihm beim Einkreisen irgend eines Wildes die Fährte verloren geht. In solchen Fällen schlägt der Jäger vor, d. h. er verläßt die Stelle und umkreist in ziemlicher Entfernung dieselbe, um abzuspüren, wohin das Wild seinen Wechsel genommen hat.

Auch der Forscher nach Römerstraßen muß vorschlagen, nämlich diesen Punkt, der durchaus keine Ausbeute liefern will, verlassen und unter strengster Berücksichtigung des Terrains, oder wenn man es mit einer Commercialstraße oder einem Botenweg zu thun hat, mit Einhaltung der geraden Linie, entweder in beträchtlicher Entfernung vorwärts oder nach Umständen rückwärts dieser Stelle seine Forschungen so lange fortsetzen, bis er endlich entschiedene Spuren der alten Straße aufgefunden hat. Ist dann wieder ein Straßenfragment entdeckt und ein fester Punkt hergestellt, so kann man einerseits von diesem aus weiter forschen, anderseits aber, vorausgesetzt, daß es den Terrainverhältnissen und den Regeln, nach welchen die Römerstraßen gebaut wurden, nicht zuwider läuft, die Straße bis zu dem Punkt, an dem nur noch der Name klebt, ergänzen.

Auf diese Weise muß, ähnlich einem Geduldspiel, aus den verschiedenartigsten Bruchstücken endlich mühsam ein Ganzes zusammengesetzt werden. Wer sich einmal die nöthige Kenntniß von diesem Geduldspiel im Großen erworben hat, wird nicht leicht den Fehler begehen, Fragmente, die zwei verschiedenen Römerstraßen angehören, zusammenfügen zu wollen.

Wenn aber, wie es sehr häufig der Fall ist, ursprüngliche Römerstraßen noch im Gebrauch sind, und bedeutendere Straßen auf sie gegründet wurden, so daß alle Merkmale von der Struktur der alten Straße sich längst verwischt haben, dann muß hauptsächlich der Name und die Führung der Straße entscheiden; ferner ist genau zu untersuchen, ob sich nicht an der Straßenlinie Spuren römischer Niederlassungen und Befestigungen finden, oder doch Flurnamen in der Nähe derselben vorkommen, die auf Römerwerke hindeuten. Uebrigens kommt es seltener vor, daß dergleichen auf Römerwege gegründete Straßen ganz genau

die ursprüngliche Richtung einhalten und nicht auch zuweilen von ihr etwas abweichen; solche Stellen sind alsdann aufzusuchen und aus den Resten die ursprüngliche Römerstraße herauszufolgern.

In den Waldungen sind die den alten Römerwegen zukommenden Benennungen seltener, indem hier meist nur Namen vorkommen, die größere Walddistrikte bezeichnen, während die Spuren der Straßen selbst, vorausgesetzt, daß sie nicht mehr benützt werden, größtentheils ganz verschwunden sind, und sich eine mit Holz bewachsene Humusdecke im Laufe der Zeit über die Straßenreste gebildet hat.

Bei der Erforschung der Römerstraßen in den Waldungen ist nun neben Beobachtung der schon angegebenen Verfahrungsweise die erste Regel, daß man sich mit den Forstbeamten in's Vernehmen setzt und diese nach den Namen und Spuren, die auf Römerstraßen deuten, fragt; ferner sind bei den Holzhauern und überhaupt bei Leuten, die im Walde Beschäftigung finden, Erkundigungen einzuziehen, ob sie nicht beim Stockroden, Grabenziehen, bei Wegeanlagen ꝛc., da oder dort auf altes Pflaster, Mauerreste ꝛc. gestoßen seien. Finden sich noch im Gebrauch stehende Straßen, welche Spuren von Pflaster zeigen und überdieß zuweilen noch bezeichnende Namen tragen, dann sind diese so weit als möglich zu verfolgen, und wenn sie aufhören, was in den Waldungen häufig der Fall ist, dann müssen sie unter strenger Beobachtung der Terrainverhältnisse und etwaigen Andeutungen der Straßen selbst so lange weiter gefolgert werden, bis sich wieder entschiedene Spuren der Straße zeigen, mit denen der ehemalige Straßenzug in Verbindung gesetzt werden kann.

Lassen sich aber nur einzelne gepflasterte Stellen nachweisen, während die Straße selbst schon Jahrhunderte lang mit Humus bedeckt und mit Wald bestockt ist, dann wird die Untersuchung sehr schwierig und bedarf eines scharfen, geübten Blicks. In dergleichen Fällen ist nun nicht nur die strengste Beobachtung des Terrains, sondern auch des Pflanzenwuchses nöthig; letzterer erscheint unmittelbar auf der alten Straße, wegen des unten liegenden Pflasters, in der Regel weniger üppig, die Bäume sind sparsamer vorhanden und zeigen nicht den hohen Wuchs, wie die der Straße zunächst stehenden, auch trifft man mehr stein- und felsenliebende Pflanzen, die sonst in nächster Umgebung fehlen ꝛc.

Uebrigens kommt es zuweilen vor, daß mitten auf der ehemaligen Römerstraße alte, kräftige Bäume stocken, die man hier gar nicht vermuthen sollte; allein dieß sind Ausnahmen, welche nur eintreten, wenn irgend ein Baum eine Lücke in dem Pflaster gefunden hat, durch die er seine Pfahlwurzel in die Tiefe senden konnte.

Bei der Untersuchung von derartigen verwachsenen Straßen ist es zweckmäßig, sich eines mit einer eisernen Spitze versehenen Stabs zu bedienen, mittelst dessen leicht erforscht werden kann, ob man sich noch über dem Pflaster befindet, oder von demselben abgewichen ist. Auch ist von Zeit zu Zeit förmlich nachzugraben, um sich zu überzeugen, ob man nicht etwa mit dem Stab auf andere, in der Gegend natürlich vorkommende Steine gestoßen sei.

So schwierig die Untersuchung der Römerstraßen in den Waldungen ist, so wird sie doch durch die treffliche Hülfe, welche man in der Regel von Seiten der Forstbeamten erhält, sehr erleichtert.

Meine vielfältigen Entdeckungen haben so sehr überrascht, daß mir Einzelne nachsagten, ich sei im Besitz einer Wünschelruthe, die mir die römischen Alterthümer andeute; — diese Wünschelruthe habe ich nun meinen verehrtesten Lesern mit allen Gebrauchsregeln mitgetheilt, und wünsche nur, daß sie recht eifrig angewendet werden möchte. Die ungesäumte Anwendung derselben erscheint um so nothwendiger, als die gegenwärtig so gesteigerte Kultur emsig bemüht ist, die Spuren aus der frühesten Vorzeit täglich mehr zu vertilgen; namentlich tragen hiezu die immer allgemeiner werdenden verbesserten Pflüge wesentlich bei, indem dieselben tiefer gehen und an gepflasterten Straßenresten, Grundmauern von Gebäuden ꝛc., über die der deutsche Wendepflug Jahrhunderte lang hinausgleitete, hängen bleiben, und somit den Landwirth nöthigen, dergleichen Hindernisse wegzuräumen.

Auf diese Weise werden in der neuesten Zeit verhältnißmäßig mehr römische Ueberreste zu Tage gefördert, als in der früheren, und weit mehr, als die Zukunft liefern wird. Wir müssen daher die gegenwärtige Zeit als die letzte reiche Ernte für den Alterthumsforscher betrachten, indem die immer mehr sich ausbreitende Kultur in nicht langer Zeit vollends alle, unter der Oberfläche befindlichen Ueberreste entfernen wird. Deshalb rüstig an das Werk und eingeheimst, so lange es noch Zeit ist!